

Forslag til folketingsbeslutning om at flytte administrationen af tipsmidler til ungdomsorganisationer fra DUF til Undervisningsministeriet.

(Beslutningsforslag nr. B 115).

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 58:

Forespørgsel til erhvervsministeren [om beskæftigelses- og erhvervsudviklingen samt uddannelsesniveaueu på Lolland].

Af Jørn Jespersen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 1/4 97).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) **Forespørgsel nr. F 48:**

Forespørgsel til trafikministeren og skatteministeren:

»Hvad kan ministrene oplyse om mulighederne for at aftrappe eller omlægge befordringsfradraget på en måde, så det fremmer de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder målsætningen om CO₂-reduktion?«

Af Jette Gottlieb (EL), Bent Hindrup Andersen (EL) og Frank Aaen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 21/2 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/2 97).

Formanden:

Jeg skal allerede nu meddele, at afstemning om eventuelle motiverede dagsordener udsættes til tirsdag den 8. april 1997.

Begrundelse

Jette Gottlieb (EL):

Formålet med denne her forespørgsel er at forsøge at få en sammenhængende debat om de transportpolitiske virkemidler og de transport-

politiske målsætninger. Det er Enhedslistens opfattelse, at der er modstrid mellem det, der siges fra regeringens side, og det, der gøres.

Hvis man tager regeringens CO₂-målsætning på transportområdet for pålydende, så ønsker regeringen dels at nedbringe den samlede transportmængde og dels at sikre, at den transport, der foregår, sker så energieffektivt og så CO₂-neutralt som muligt. På den anden side ønsker man en høj mobilitet. De to ting er ikke uforenelige, men som tiltagene i praksis udmøntes, så bliver de det.

Transportfradraget er i al væsentligt begrundet i et ønske om høj mobilitet på arbejdsmarkedet, men er det nu den rigtige måde at fremme denne målsætning på, når man sammenholder den med de øvrige transportmålsætninger, og er det alle udgaver af høj mobilitet, der er samfundsmæssigt hensigtsmæssige?

Med befordringsfradraget fremmer man en udvikling, hvor transporten blive en mindre væsentlig faktor, men er det hensigtsmæssigt at tømmeren fra Holbæk dagligt kører til København og arbejder, mens tømmeren fra København tager til Svinninge?

Det er en ikke uvæsentlig del af den mobilitetsfremmende effekt, som der tales om. Enhedslisten mener ikke, at det er fornuftigt. Det er spild af tid for den enkelte, forlænger arbejdsdagen unødigt og skaber et miljømæssigt problem.

Det er ikke, fordi Enhedslisten er af den opfattelse, at man gennem fysisk planlægning i mindste detalje kan sikre en lokalisering, hvor bolig og arbejde altid ligger tæt på hinanden. Man kan fremme det gennem mere differentierede lokaliseringsmønstre, men vi erkender, at pendling fortsat vil eksistere.

Atomfysikeren er nødt til at tage til Risø, og hendes mand må muligvis tage til København for at gå på arbejde. Det, vi ønsker at sikre, er, at de ressourcer, som samfundet stiller til rådighed for at løse disse problemer, bliver brugt mest hensigtsmæssigt. De 2,7 mia. kr. i skatteværdi, der sidste år blev brugt på transportfradraget, kunne bruges på en måde, så de i hvert fald ikke direkte fremmede enkeltmandskørsel i enkeltmandsbil på landevejene.

Formålet med denne her forespørgsel er at få undersøgt, om der i regeringen er vilje til at søge andre veje end de vante for at sikre opfyldelsen af transportpolitiske målsætninger til gavn for miljø og befolkning.